

ΙΣΤΟΡΙΑ ΠΡΟΣΑΝΑΤΟΛΙΣΜΟΥ ΑΝΘΡΩΠΙΣΤΙΚΩΝ ΣΠΟΥΔΩΝ ΑΠΑΝΤΗΣΕΙΣ

ΟΜΑΔΑ ΠΡΩΤΗ

ΘΕΜΑ Α1.

α. Η Ελλάδα μπήκε με τη σειρά της στο χώρο της κλειστής οικονομίας, όπου οι συναλλαγές καθορίζονταν περισσότερο από γραφειοκρατικές διαδικασίες παρά από ελεύθερες οικονομικές συμφωνίες. Στο εξωτερικό εμπόριο κυριάρχησε προοδευτικά η μέθοδος του διακανονισμού κλήριγκ. Οι διεθνείς συναλλαγές δεν γίνονταν, δηλαδή, με βάση το μετατρέψιμο συνάλλαγμα αλλά με βάση διακρατικές συμφωνίες που κοστολογούσαν τα προς ανταλλαγή προϊόντα και φρόντιζαν να ισοσκελίσουν την αξία των εισαγωγών με την αντίστοιχη των εξαγωγών, στο πλαίσιο ειδικών λογαριασμών. Για μια χώρα, όπως η Ελλάδα, όπου οι συναλλαγές με το εξωτερικό ήταν έντονα ελλειμματικές, η διαδικασία αυτή, πέρα από τα αρνητικά, είχε και θετικά στοιχεία.

β. Το Εθνικόν Κομιτάτον, υπό τον Επαμεινώνδα Δεληγιώργη, που υποστήριζε την ανάπτυξη του κοινοβουλευτισμού και τον εκσυγχρονισμό της χώρας, οικονομική ανάπτυξη και μεταρρυθμίσεις στη διοίκηση και στο στρατό, πολιτισμική εξάπλωση στην Οθωμανική αυτοκρατορία.

γ. Τον Ιούλιο του 1914 ιδρύθηκε στη Θεσσαλονίκη Οργανισμός, με σκοπό την άμεση περίθαλψη και στη συνέχεια την εγκατάσταση των προσφύγων σε εγκαταλελειμμένα τουρκικά και βουλγαρικά χωριά της Κεντρικής και Ανατολικής Μακεδονίας. Παρεχόταν συσσίτιο, προσωρινή στέγη και ιατρική περίθαλψη, μέχρι οι πρόσφυγες να βρουν εργασία ή να αποκτήσουν γεωργικό κλήρο.

ΘΕΜΑ Α2.

α. Σωστό **β.** Σωστό **γ.** Σωστό **δ.** Λάθος **ε.** Λάθος

ΘΕΜΑ Β1.

α. Τα αντιβενιζελικά κόμματα ήταν το ραλλικό κόμμα, το Εθνικό Κόμμα του Κ. Μαυρομιχάλη και το κόμμα του Γ. Θεοτόκη.

β. Ως αντιβενιζελικά θεωρούνταν τα κόμματα της αντιπολίτευσης. Παρά τις διαφορές που υπήρχαν ανάμεσά τους, τα ένωνε ένας συντηρητικός προσανατολισμός. Πάντως, δεν ήθελαν να επιστρέψουν στην προ του 1909 εποχή. Επομένως, ως προς αυτό δεν διέφεραν κατ' αρχήν από τους Φιλελευθέρους. Διέφεραν όμως στο εύρος των σχεδιαζόμενων μεταρρυθμίσεων και στις μεθόδους άσκησης της πολιτικής. Οι Αντιβενιζελικοί απεχθάνονταν τη διαρκή παρέμβαση του κράτους, επειδή, εκτός των

άλλων, αυτή θα είχε ως αποτέλεσμα την ενίσχυση της εκτελεστικής εξουσίας. Δεν είχαν μακροπρόθεσμη πολιτική, αντίθετα, επικέντρωναν την προσοχή τους στην επίλυση επίκαιρων προβλημάτων. Τα αντιβενιζελικά κόμματα εξελίχθηκαν σε κόμματα υπεράσπισης των συμφερόντων που κινδύνευαν από την πολιτική των Φιλελευθέρων. Η σύγκρουση με τους Φιλελευθέρους τα οδηγούσε σε διαρκώς συντηρητικότερες θέσεις. Από τα αντιβενιζελικά κόμματα, πιο αδιάλλακτα ήταν τα κόμματα του Δημητρίου Ράλλη και του Κυριακούλη Μαυρομιχάλη, ενώ το κόμμα του Γεωργίου Θεοτόκη ήταν πιο διαλλακτικό.

ΘΕΜΑ Β2.

α. Μέσα σε μια απερίγραπτη φρενίτιδα ενθουσιασμού ο εντολοδόχος των Μεγάλων Δυνάμεων πρίγκιπας Γεώργιος ανέλαβε τα καθήκοντά του στις 9 Δεκεμβρίου 1898. Ο Γάλλος Ναύαρχος Ποτιέ, υπό την ιδιότητά του ως Προέδρου του Συμβουλίου των Ναυάρχων, παρέδωσε επίσημα στο Γεώργιο τη διοίκηση της Κρήτης. Τα πλοία των Δυνάμεων της Διεθνούς Προστασίας χαιρέτισαν τη σημαία της Κρητικής Πολιτείας και ο Ύπατος Αρμοστής απηύθυνε το πρώτο του διάγγελμα προς τον κρητικό λαό.⁷ Η κρητική σημαία υψώθηκε στο φρούριο του Φιρκά, ενώ η τουρκική διατηρήθηκε μόνο στο φρούριο της Σούδας, ως τελευταίο σύμβολο της τουρκικής επικυριαρχίας στην Κρήτη. Το νησί τέθηκε υπό διεθνή προστασία.

Οι ξένοι Ναύαρχοι αναχώρησαν την επομένη (10 Δεκεμβρίου) και αμέσως άρχισε με γοργούς ρυθμούς το δυσχερές έργο της οργάνωσης του νέου πολιτικού σχήματος, που ονομάστηκε Κρητική Πολιτεία. Ορίστηκε μια 16μελής Επιτροπή από 12 χριστιανούς και 4 μουσουλμάνους, για να εκπονήσει το σχέδιο του κρητικού συντάγματος, ενώ παράλληλα προχώρησαν οι πολιτικές πράξεις, χωρίς χρονοτριβή. Έναν ακριβώς μήνα μετά την εγκατάσταση του Ύπατου Αρμοστή, δημοσιεύτηκε το πρώτο σημαντικό διάταγμα. Περί συγκροτήσεως της Κρητικής Συνελεύσεως, και αμέσως προκηρύχθηκαν εκλογές για την ανάδειξη πληρεξουσίων. Στις εκλογές αυτές αναδείχθηκαν 138 χριστιανοί και 50 μουσουλμάνοι πληρεξούσιοι και η Κρητική Βουλή άρχισε τις εργασίες της στις 8 Φεβρουαρίου 1899.

Το Σύνταγμα της Κρητικής Πολιτείας, που συντάχθηκε κατά το πρότυπο του ισχύοντος τότε ελληνικού συντάγματος, αφού εγκρίθηκε από το Συμβούλιο των Πρέσβων των Προστάτιδων Δυνάμεων στη Ρώμη, τέθηκε αμέσως σε εφαρμογή. Λίγες ημέρες αργότερα συγκροτήθηκε και ορκίστηκε η πρώτη κυβέρνηση της Κρητικής Πολιτείας, στην οποία Υπουργός Δικαιοσύνης ορίστηκε ο Ελευθέριος Βενιζέλος.

β. Η πρώτη κυβέρνηση της Κρητικής Πολιτείας εργάστηκε με ζήλο και απέδωσε σε σύντομο χρονικό διάστημα σημαντικό έργο. Εξέδωσε πολύ γρήγορα νόμους και διατάγματα, έκοψε κρητικό νόμισμα (την κρητική δραχμή) και ίδρυσε την Κρητική Τράπεζα.

ΟΜΑΔΑ ΔΕΥΤΕΡΗ**ΘΕΜΑ Γ1.****(α)**

Η πιο χαρακτηριστική από τις αλλαγές που έφερε η βιομηχανική επανάσταση στα ανεπτυγμένα κράτη του 19ου αιώνα ήταν η εμφάνιση, η εξάπλωση και τελικά η κυριαρχία του σιδηροδρόμου στις χερσαίες μεταφορές. Το σιδηροδρομικό δίκτυο έλυνε το πρόβλημα της μεταφοράς μεγάλου όγκου προϊόντων με μικρό κόστος, σε αποστάσεις που μετριούνταν πλέον στην κλίμακα κρατών και ηπείρων. Η βιομηχανική επανάσταση, η αύξηση της παραγωγής και η δημιουργία μεγάλων πόλεων δεν θα μπορούσαν να προχωρήσουν χωρίς αυτήν τη νέα δυνατότητα που εξασφάλιζε την τροφοδοσία των πόλεων με τρόφιμα, τα εργοστάσια με πρώτες ύλες και την αγορά με προϊόντα. Κάτω από τις συνθήκες αυτές, δεν ήταν περίεργο που ο σιδηρόδρομος έγινε το σύμβολο των νέων καιρών και το συνώνυμο της ανάπτυξης κατά το 19ο αιώνα.

Στις μικρότερες και πιο καθυστερημένες οικονομικά χώρες, η απόκτηση σιδηροδρομικού δικτύου παρουσιάστηκε από πολύ νωρίς ως σημαντική προϋπόθεση για την είσοδό τους στο χώρο των ανεπτυγμένων κρατών. Οι σχετικές με την κατασκευή σιδηροδρομικού δικτύου συζητήσεις άρχισαν στη χώρα μας λίγα μόλις χρόνια μετά την ανεξαρτησία της, ίσως το 1835.

Στο **Κείμενο Α** καταγράφονται οι προσδοκίες που καλλιεργούσε η απόκτηση και ανάπτυξη σιδηροδρομικού δικτύου στην Ελλάδα. Χαρακτηριστικά ο Α.Ν. Βερναρδάκης αναφέρει πως το σιδηροδρομικό δίκτυο θα βοηθούσε στη μεταφορά γεωργικών προϊόντων, γεγονός που θα επηρέαζε θετικά την ανάπτυξη του αγροτικού και βιομηχανικού εμπορίου, αυξάνοντας τα κέρδη στους αντίστοιχους χώρους. Παράλληλα οι εισαγωγές θα περιορίζονταν και θα εξοικονομούνταν κεφάλαια για την προμήθεια νέων προϊόντων.

Παράλληλα, αξίζει να σημειωθεί ότι την ίδια περίπου εποχή, γύρω από τη χώρα, προχωρούσε η κατασκευή μεγάλων συγκοινωνιακών αξόνων που συνέδεαν την Κεντρική Ευρώπη με την Κωνσταντινούπολη, τη Μικρά Ασία και την Ανατολή ως την Ινδία. Η σύνδεση της Ευρώπης με την Ανατολή γινόταν και ατμοπλοϊκά από το Πρίντεζι της Ιταλίας προς το Σουέζ και τον Ινδικό Ωκεανό. Οι ελληνικές κυβερνήσεις (με πρωθυπουργό τον Τρικούπη, κυρίως) έκριναν ότι οι ελληνικές συγκοινωνιακές υποδομές έπρεπε ταχύτατα να προωθηθούν, ώστε να συνδεθεί η χώρα με τους διεθνείς άξονες.

(β)

Μέχρι τη δεκαετία του 1880 η μόνη σιδηροδρομική γραμμή που είχε κατασκευαστεί στην Ελλάδα ήταν αυτή που συνέδεε την Αθήνα με τον Πειραιά και είχε μήκος μόλις 9 χιλιομέτρων. Αλλά και αυτή χρειάστηκε δώδεκα χρόνια και πολλές περιπέτειες για να κατασκευαστεί. Όλες οι υπόλοιπες περί σιδηροδρόμου διακηρύξεις και τα φιλόδοξα σχέδια παρέμεναν ανεφάρμοστα, καθώς η υλοποίησή τους συγκινούσε μόνο αμφίβολης αξιοπιστίας κερδοσκόπους.

Το σιδηροδρομικό δίκτυο της Ελλάδας ολοκληρώθηκε σε τρεις περίπου δεκαετίες, από το 1880 και μετά. Η μεγάλη ώθηση δόθηκε στις πρώτες πρωθυπουργίες του

Χαρίλαου Τρικούπη (1882-1892), οπότε και κατασκευάστηκαν 900 χιλιόμετρα σιδηροδρομικής γραμμής. Τα οικονομικά προβλήματα που αντιμετώπισε το ελληνικό κράτος επιβράδυναν την κατασκευή του έργου στη δεκαετία του 1890 και το δίκτυο ολοκληρώθηκε μόλις το 1909. Στο μεγαλύτερο τμήμα του το δίκτυο ήταν μετρικό, με γραμμές πλάτους ενός μόνο μέτρου, τη στιγμή που οι διεθνείς προδιαγραφές προέβλεπαν γραμμές πλάτους 1,56 μέτρων.

Ο Πίνακας επιβεβαιώνει τα παραπάνω στοιχεία. Σε αυτόν καταδεικνύεται η επέκταση του σιδηροδρομικού δικτύου στην Ελλάδα την περίοδο 1869-1907. Παρατηρούμε ότι το 1869 το σιδηροδρομικό δίκτυο βρίσκεται στα πρώτα βήματα ανάπτυξης, με μήκος μόνο 9χλμ. Από το 1880 και μετά βλέπουμε σταθερά ανοδική πορεία, η οποία κορυφώνεται την πρώτη δεκαετία του 20ου αιώνα. Πρόκειται για την περίοδο διακυβέρνησης του Χ. Τρικούπη, ο οποίος έδωσε έμφαση στη βελτίωση του συγκοινωνιακού δικτύου της χώρας. Μέσα σε τρεις δεκαετίες το σιδηροδρομικό δίκτυο έφτασε στα 1.372χλμ.

(γ)

Το δίκτυο σχεδιάστηκε για να εξυπηρετεί τοπικές κυρίως ανάγκες, χωρίς φιλοδοξίες να αποτελέσει τμήμα του διεθνούς δικτύου. Στο μεγαλύτερο τμήμα του το δίκτυο ήταν μετρικό, με γραμμές πλάτους ενός μόνο μέτρου, τη στιγμή που οι διεθνείς προδιαγραφές προέβλεπαν γραμμές πλάτους 1,56 μέτρων. Αυτό σήμαινε ότι το δίκτυο σχεδιάστηκε για να εξυπηρετεί τοπικές κυρίως ανάγκες, χωρίς φιλοδοξίες να αποτελέσει τμήμα του διεθνούς δικτύου.

Το κράτος ανέλαβε το μεγαλύτερο μέρος του κόστους του έργου και επωμίστηκε το μεγαλύτερο μέρος του δανεισμού, που έγινε κυρίως από ξένα πιστωτικά ιδρύματα. Οι ιδιώτες συμμετείχαν με μικρότερο ποσοστό (περίπου 30%), σ' ένα έργο του οποίου η αποδοτικότητα ήταν πολύ αμφίβολη. Πραγματικά, το σιδηροδρομικό δίκτυο κλήθηκε να εξυπηρετήσει τη διακίνηση αγροτικών κυρίως προϊόντων και από την αρχή της λειτουργίας του παρουσίαζε σοβαρή υστέρηση στα έσοδά του σε σχέση με τους αισιόδοξους υπολογισμούς που οδήγησαν στη δημιουργία του. Το γεγονός αυτό οδήγησε και στη διακοπή των περαιτέρω επενδύσεων στο χώρο του σιδηροδρόμου.

Είναι αναμφίβολο ότι το σιδηροδρομικό δίκτυο πρόσφερε πολλά σε μία χώρα που δεν είχε ποτέ πριν γνωρίσει αξιόπιστο χερσαίο συγκοινωνιακό δίκτυο. Πρόσφερε επίσης πολλές υπηρεσίες στον καιρό των πολέμων, αφού επέτρεψε τη γρήγορη επιστράτευση και τον εφοδιασμό του ελληνικού στρατού. Δεν κατόρθωσε όμως να φέρει την ανάπτυξη και την εκβιομηχάνιση στις περιοχές όπου έφτασε.

Στο **Κείμενο Γ** ο Γ. Δερτιλής αναλύει τους λόγους για τους οποίους ο σιδηρόδρομος στην Ελλάδα δεν εκπλήρωσε τις προσδοκίες των οραματιστών του. Η επέκταση της σιδηροδρομικής γραμμής αλλά και το πλάτος των γραμμών αποδείκνυαν ότι ο σιδηρόδρομος στην Ελλάδα δε μπορούσε να συγκριθεί με τα δίκτυα των διεθνών αξόνων και εξυπηρετούσε κυρίως τοπικές ανάγκες. Επιπλέον, το δίκτυο θα ήταν αποδοτικό εάν μετέφερε πρώτες ύλες, γεγονός που δε συνέβαινε σε μια χώρα χωρίς σίδηρο και κάρβουνο. Αξίζει να σημειωθεί πως και ο ανταγωνισμός της ναυτιλίας δυσχέραινε την ανάπτυξη του σιδηροδρόμου, αφού εκείνη την περίοδο κυριαρχούσαν οι ναυτικές μεταφορές.

Επομένως, Δεν κατόρθωσε να εκπληρώσει όσες αναπτυξιακές προσδοκίες στηρίχθηκαν πάνω του. Για να το κάνει αυτό θα έπρεπε να προκαλέσει την αλλαγή

κοινωνικών και οικονομικών δομών. Και, φυσικά, ένα συγκοινωνιακό δίκτυο δύσκολα μπορεί να πετύχει τόσο ριζοσπαστικές αλλαγές.

ΘΕΜΑ Δ1.

(α) Η αγροτική αποκατάσταση στο μεγαλύτερο μέρος της ήταν έργο της ΕΑΠ. Απέβλεπε στη δημιουργία μικρών γεωργικών ιδιοκτησιών. Η εγκατάσταση των προσφύγων έγινε σε εγκαταλελειμμένα χωριά, σε νέους συνοικισμούς προσαρτημένους σε χωριά και σε νέους, αμιγώς προσφυγικούς συνοικισμούς. Ο παραχωρούμενος κλήρος ποίκιλλε ανάλογα με το μέγεθος της οικογένειας των προσφύγων, την ποιότητα του εδάφους, το είδος της καλλιέργειας και τη δυνατότητα άρδευσης. Συνήθως ο κλήρος δεν αποτελούσε ενιαία έκταση, αλλά τεμάχια αγρών που βρίσκονταν σε διαφορετικές τοποθεσίες.

Το **Κείμενο Α** επιβεβαιώνει τις ιστορικές μας γνώσεις. Από αυτό αντλούμε πληροφορίες για τις οδηγίες που δόθηκαν σχετικά με τον τρόπο παραλαβής του κλήρου. Αναφέρεται ότι οι πρόσφυγες παραλάμβαναν τον κλήρο χωρίς ακριβή τοπογραφική εκτίμηση, παρά μόνο με δήλωση συνόρων κατά προσέγγιση. Το μέγεθος του κλήρου, που παραχωρούνταν, επηρεαζόταν από τη συνολική έκταση της γης, που θα δινόταν στους πρόσφυγες, από τα μέλη των οικογενειών, από την περιοχή σε σχέση με την ποιότητα του εδάφους και από τις υποδομές.

Στην αρχή η διανομή από τις υπηρεσίες εποικισμού ήταν προσωρινή. Θα γινόταν οριστική μετά την κτηματογράφηση από την τοπογραφική υπηρεσία του Υπουργείου Γεωργίας. Εκτός από τη γη παραχωρούνταν στέγη, εργαλεία, σπόροι, λιπάσματα και ζώα.

(β) Για ένα διάστημα η άφιξη των προσφύγων φαινόταν δυσβάστακτο φορτίο για την ελληνική οικονομία. Μεσοπρόθεσμα όμως αυτή ωφελήθηκε από την εγκατάσταση των προσφύγων.

Κατ' αρχήν αναδιρθρώθηκαν οι καλλιέργειες και η αγροτική παραγωγή πολλαπλασιάστηκε. Σε μία δεκαετία (1922-1931) οι καλλιεργούμενες εκτάσεις αυξήθηκαν περίπου κατά 50%, η γεωργική παραγωγή διπλασιάστηκε και εξασφαλίστηκε επάρκεια σε σιτηρά. Οι πρόσφυγες εφάρμοσαν την αμειψισπορά και την πολυκαλλιέργεια και στήριξαν το θεσμό της μικρής γεωργικής ιδιοκτησίας.

Αυτά τα στοιχεία επιβεβαιώνονται και από το **Κείμενο Β**. Το μεγαλύτερο ποσοστό των αγροτών προσφύγων ασχολήθηκε κυρίως με την καλλιέργεια του σιταριού. Οι πρόσφυγες επέλεξαν να ασχοληθούν με την παραγωγή του, γιατί συγκριτικά με άλλες καλλιέργειες, όπως ήταν ο καπνός, τα σιτηρά εξασφάλιζαν μεγαλύτερη παραγωγή με μικρότερο κόστος, σε μικρότερο χρόνο, χωρίς ιδιαίτερες δυσκολίες στην παραγωγή τους. Οι πρόσφυγες εφάρμοσαν την αμειψισπορά* και την πολυκαλλιέργεια και στήριξαν το θεσμό της μικρής γεωργικής ιδιοκτησίας. Η έλλειψη γεωργικών εκτάσεων προς διανομή στους πρόσφυγες υποχρέωσε το κράτος να αναλάβει την κατασκευή μεγάλων εγγειοβελτιωτικών έργων, κυρίως στη Μακεδονία, και έτσι αυξήθηκαν οι καλλιεργήσιμες εκτάσεις.

Ο Κ. Κατσάπης στο **Κείμενο Γ** αναφέρει ότι τα έργα υποδομής αποσκοπούσαν στη βελτίωση των συνθηκών διαβίωσης και στη δημιουργία κατάλληλων προϋποθέσεων για την ανάπτυξη της γεωργίας. Γι' αυτό και το κράτος απαλλοτρίωσε τσιφλίκια και διένειμε γη διπλασιάζοντας τις καλλιεργήσιμες εκτάσεις.

Εισήχθησαν νέες καλλιέργειες ή επεκτάθηκαν οι παλιές (καπνός, βαμβάκι, σταφίδα). Η κτηνοτροφία και η πτηνοτροφία βελτιώθηκαν ποσοτικά και ποιοτικά. Η δενδροκομία, η σηροτροφία και η αλιεία αναπτύχθηκαν από πρόσφυγες που ήταν ειδικευμένοι σε αυτές τις ασχολίες στην πατρίδα τους. Ο Η. Morgenthau στο **Κείμενο Β** αναφέρει ότι το 10% των αγροτών προσφύγων ασχολήθηκαν με καλλιέργεια οπωροφόρων δένδρων και συναφή γεωργικά επαγγέλματα.

Γίνεται σαφές, λοιπόν, πως η άφιξη των προσφύγων έδωσε σημαντική ώθηση στην αγροτική οικονομία.